



Leasing social

Propositions pour un mécanisme social et industriel innovant et écologique

12 Mai 2023

Résumé

Comment concrétiser la proposition du candidat Macron sur le leasing social de véhicules électriques ? Depuis l'annonce en 2022, les obstacles à la location de voitures à 100 euros se bousculent : prix trop élevés, surcoût de la mesure, indisponibilité des véhicules, modèles français et européens inadaptés, défiance des bénéficiaires visés...

T&E et l'Iddri proposent de relever ce défi industriel et social. Cette note décrit, en 8 propositions, comment mettre en place un dispositif de leasing social complet, prenant en compte les attentes des ménages autant que la question du financement par l'Etat, et comment faire émerger une offre de véhicules électriques adaptés au dispositif.

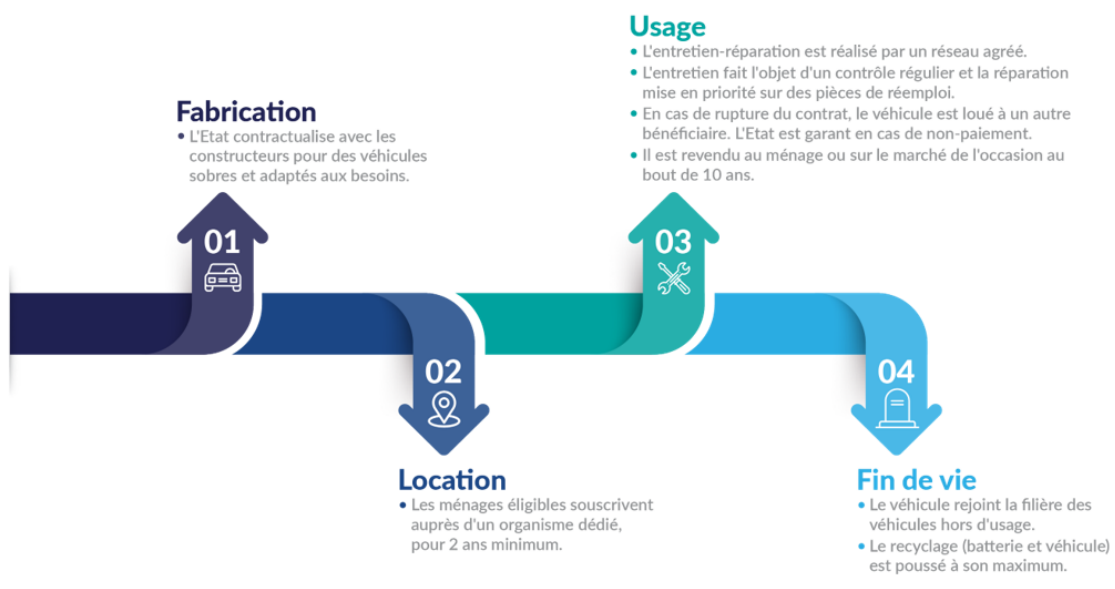
- **Le leasing doit permettre à des ménages aux revenus modestes de louer un véhicule électrique pour un loyer mensuel à bas prix : à partir de 100 euros pour une petite citadine (entretien compris), le prix variant en fonction des revenus et du modèle (micro-cars, citadine, compacte).**
- **Le leasing social doit se traduire par un contrat entre l'État et les constructeurs. Ce contrat vise à orienter l'industrie vers la production de petits véhicules électriques abordables en France et en Europe.**
- **L'opportunité économique pour l'industrie et les services (entretien et réparation) est réelle dans la mesure où le leasing est un marché additionnel. Ce**

Le marché pourrait représenter jusqu'à 900 000 véhicules électriques d'ici 2030, soit 15 % des voitures électriques en circulation à cette échéance.

- Pour parvenir à louer les véhicules à un prix réduit, il est nécessaire de pouvoir compter sur les subventions publiques, mais surtout sur des produits moins chers (-30%) : véhicules plus légers, plus sobres, équipés simplement, avec des frais réduits de marketing et distribution, liés à un marché captif.
- Les principes de l'économie circulaire (réemploi, recyclage...) doivent être appliqués au dispositif pour optimiser son coût et son bilan environnemental.



Les 4 étapes du leasing social



- Si l'Etat central a un rôle clé à jouer dans le dispositif, il est essentiel d'impliquer aussi les acteurs territoriaux (collectivités, plateformes mobilité) pour bien cibler les bénéficiaires et adapter l'offre aux besoins.
- Le leasing social pourra prendre le relais du bonus écologique sur une période de 5 ans, pour une mesure à coûts constants. Cela permettra de cibler socialement les bénéficiaires de la subvention et de répondre à un besoin de justice sociale.

- **Le leasing social peut devenir un des piliers de la politique industrielle européenne, en orientant l'offre vers des modèles plus sobres et adaptés aux besoins quotidiens. Il contribuera à concilier lutte contre le changement climatique, justice sociale et politique industrielle.**

Contexte

Si la promesse du gouvernement se concrétise, le leasing social doit être mis en place en 2024. Cette mesure a émergé dans un contexte d'urgence sociale et écologique, marqué par la hausse du prix des carburants et la prise de conscience de la précarité énergétique collective induite par la dépendance aux carburants fossiles. Cette précarité est aujourd'hui une source de renoncement à la mobilité pour une partie de la population, et une source d'inquiétude dans le cadre de la mise en place des zones à faibles émissions - mobilités (ZFE-m).

Si l'intérêt pour le leasing social est avéré, la capacité de l'industrie automobile à y répondre est moins évidente. Le leasing social arrive dans un moment très particulier pour la filière automobile européenne et française. Celle-ci se transforme de manière inédite avec la conversion à l'électrique, mais a aussi profondément fait évoluer son offre : les petits véhicules électriques abordables et produits sur des sites français et européens manquent à l'appel. L'industrie n'est pas en mesure aujourd'hui de répondre à la demande. Or, pour l'Etat, la stratégie de réindustrialisation affichée au niveau européen et français se concilie mal avec une politique de subventions aux véhicules importés.

Aussi, la volonté d'impliquer l'industrie française et européenne dans le leasing social et de créer des opportunités pour l'industrie et pour l'emploi, est un des points de départ de la réflexion de T&E et de l'Iddri sur ce sujet.

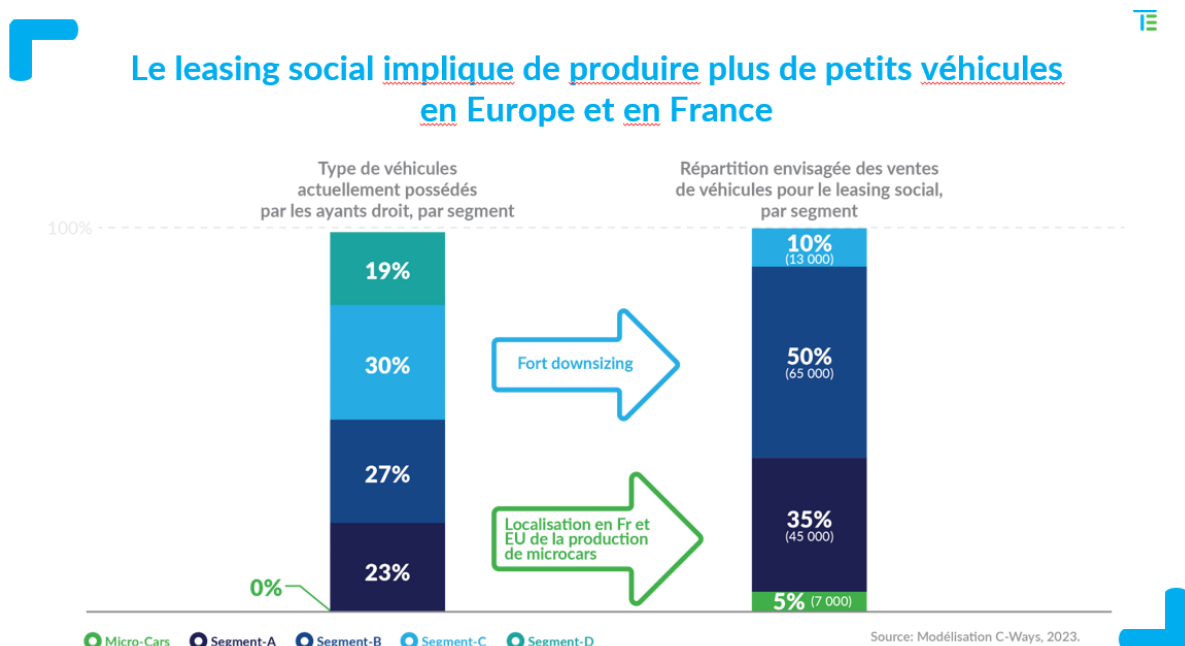
Pour cela, il est nécessaire d'innover politiquement pour mettre en cohérence les politiques sociales, industrielles, économiques et de mobilité, au niveau national et au niveau territorial. Le rôle de l'État pour orchestrer la mise en place du dispositif, en impliquant la diversité des parties prenantes et garantir l'atteinte des objectifs, sera déterminant.

T&E et l'Iddri présentent dans ce document une série de 8 recommandations pour un leasing social ambitieux. Nos organisations se basent sur une étude menée par C-Ways, ainsi que sur des échanges approfondis avec les membres de la plateforme Mobilité en transition de l'Iddri. Nous avons cherché à conjuguer les réponses aux préoccupations écologiques, sociales, et économiques.

Créer une dynamique industrielle et de services automobiles

Nous proposons que l'État, avec la collaboration des constructeurs, mette en circulation une flotte de véhicules électriques neufs, chaque année, afin de les destiner à la location à des prix accessibles aux personnes qui en ont le plus besoin : foyers dépendants de la voiture individuelle (sans alternatives pour l'accès aux services essentiels et pour l'activité professionnelle) et personnes précaires (revenus fiscal de référence en deçà de 13 500 euros par an) en priorité, ainsi que professions essentielles. Pour cela, l'État doit contractualiser avec les constructeurs volontaires via un appel d'offre annuel pour la mise à disposition de véhicules neufs à prix réduits sur une série de modèles adaptés aux besoins du quotidien (de la micro-car au segment C). Le volume de véhicules sera défini pour des périodes de 2 à 5 ans, et pourra évoluer en fonction de la demande. Les véhicules devront répondre à une série d'exigences environnementales : empreinte carbone maîtrisée, emploi de matériaux recyclés et recyclabilité en fin de vie.

Les véhicules seront acquis par un opérateur (privé ou public) qui s'engagera à les proposer à la location pour les populations ciblées pour une période minimale de 2 ans. Ces véhicules ne sortiront du dispositif qu'au bout de 10 ans (soit potentiellement après plusieurs contrats de location successifs). L'opérateur contractualisera également avec un acteur de l'entretien-réparation pour inclure ce coût dans le loyer, bénéficier d'effets d'échelle et ainsi mutualiser le risque. Pour la filière automobile, le leasing social est l'opportunité de bénéficier d'un marché prévisible additionnel et de renforcer le lien avec les économies territoriales, via des emplois localisés.



Dimensionner et financer à moyen terme le leasing social

Pour atteindre les cibles de loyers mensuels cibles (100 euros pour l'offre portant sur les modèles d'entrée de gamme), l'État devra financer au minimum 27 % du prix d'achat des véhicules (montant équivalent à celui du bonus actuel en place). L'opérateur de leasing social les louera ensuite pour un loyer fixe. Le budget estimé dans nos calculs inclut la remise en état partielle du véhicule entre deux ayant droits et une couverture du risque ponctuel de défaut de paiement. Avec un loyer allant de 75 euros par mois pour une micro-car, à environ 100 euros par mois pour une petite citadine par exemple, les ménages aujourd'hui éloignés de l'électrique pourront réduire à la fois leur facture et leur empreinte environnementale.

Nous proposons que le leasing social se substitue progressivement au bonus écologique, accordé aujourd'hui sans condition. C'est le moyen pour l'État de s'engager concrètement dans une politique d'accompagnement et de justice sociale en aidant prioritairement ceux qui en ont le plus besoin, et ce à budget constant. Son engagement financier restera équivalent voire moindre par rapport à ce qu'il est aujourd'hui avec le bonus écologique (environ 1 milliard par an). C'est aussi un moyen de mettre en cohérence ses politiques industrielles, sociales et économiques avec ses engagements climatiques.

Impliquer les acteurs territoriaux dans une gouvernance partagée

Enfin, l'implication des acteurs territoriaux, plateformes mobilité, opérateurs de transports, organismes sociaux, est une des clés de la réussite de ce mécanisme : pour cibler les bénéficiaires, relayer le dispositif, lui donner toute son ampleur et garantir son dimensionnement au plus près des besoins. Le leasing social peut en effet devenir un des outils d'une politique de mobilité inclusive y compris dans les zones à faibles émissions (ZFE).

La mise en place d'un mécanisme de leasing social gagnera à être promue au niveau européen, à la fois pour être soutenue financièrement par le futur fonds social pour le climat, mais également pour renforcer la capacité des États à orienter la production industrielle vers des véhicules réellement plus sobres et adaptés aux besoins, y compris les segments les petits véhicules, actuellement délaissés par les constructeurs.

Nos recommandations

- 1 Définir l'offre à partir des besoins des ménages modestes, pour un budget mobilité réduit et en minimisant les risques.
- 2 Passer progressivement du bonus écologique actuel au système de leasing social dans le cadre d'un plan de financement pluriannuel.
- 3 Établir un contrat État - constructeurs pour la production de véhicules électriques dédiés au leasing social, plus petits et plus sobres, adaptés aux besoins du quotidien.
- 4 Contractualiser avec les services d'entretien et de réparation pour mutualiser les risques.
- 5 Conditionner les contrats à l'application renforcée des principes de l'économie circulaire.
- 6 Mobiliser, autour de l'État, les acteurs industriels, territoriaux, sociaux, financiers.
- 7 Impliquer les collectivités locales comme facilitateurs ou opérateurs du dispositif.
- 8 Mettre en place un suivi-évaluation transparent.

A ces conditions, le leasing social peut devenir un marqueur de l'innovation sociale dont on a besoin pour réussir la transition écologique en France, et sans aucun doute un potentiel important dans d'autres pays en Europe.

SOMMAIRE

Contexte et enjeux du leasing social.....	8
Le leasing social : une promesse politique et sociale.....	8
Le leasing social : un défi pour la filière automobile.....	10
Le leasing social : une exigence de faire de la politique autrement.....	13
Notre méthode.....	15
Enjeu 1 : Dimensionner et financer à moyen terme le leasing social.....	17
Proposition 1 : Définir l'offre à partir des besoins des ménages modestes, pour un budget mobilité réduit.....	17
Proposition 2 : Passer progressivement du bonus écologique actuel au système de leasing social dans le cadre d'un plan de financement pluriannuel.....	20
Enjeu 2 : Créer une dynamique industrielle : production, services, recyclage.....	27
Proposition 3 : Contractualiser avec l'industrie automobile pour la production de véhicules adaptés aux besoins	27
Proposition 4 : Contractualiser avec les services d'entretien et de réparation pour mutualiser les risques.....	33
Proposition 5 : Conditionner les aides à la filière à l'application des principes de l'économie circulaire.....	34
Enjeu 3 : Mettre en place une gouvernance partagée.....	35
Proposition 6 : Mobiliser, autour de l'État, les acteurs territoriaux, économiques et sociaux.....	36
Proposition 7 : Impliquer les collectivités locales comme facilitateurs ou opérateurs du dispositif.....	38
Proposition 8 : Mettre en place un dispositif de suivi-évaluation transparent.....	39
Conclusion.....	40

Contexte et enjeux du leasing social

Notre méthode d'analyse et nos propositions prennent pour point de départ la promesse du candidat à la présidentielle en mars 2022 de mettre en place un leasing social de véhicules électriques. Au-delà du besoin social auquel elle souhaite répondre, qui est de sortir de la précarité énergétique liée à la mobilité, cette promesse ouvre un débat sur l'industrie française et les politiques qui les soutiennent. La mutation engagée par la filière automobile en France est-elle cohérente avec les besoins du marché et les enjeux de décarbonation actuels et futurs ?

Le leasing social : une promesse politique et sociale

La dépendance aux carburants fossiles se traduit aujourd'hui par une situation de précarité mobilité collective, coûteuse pour les finances publiques et contraignante pour le politique. C'est aujourd'hui une source de renoncement à la mobilité pour une partie de la population et d'inquiétude dans le contexte de mise en place des zones à faibles émissions - mobilités (ZFE-m). Le besoin d'accélérer la conversion à l'électrique n'a jamais été aussi pressant, pour des raisons économiques, environnementales et sociales. Dans ce contexte, le leasing social de véhicules électriques peut constituer une composante clé d'une politique de transition juste.

Une promesse politique pour parer à la crise énergétique

En mars 2022, Emmanuel Macron annonce vouloir mettre en place un "leasing social" : « *Nous déploierons une offre abordable de véhicules électriques [...] en mettant en place des mécanismes de leasing pour accompagner les ménages les plus modestes* ». Avec un prix d'appel à 100 euros par mois, la proposition du candidat a rapidement suscité un vif intérêt de la part des automobilistes mais aussi des acteurs du secteur automobile.

Et pour cause, le début de l'année 2022 est marqué par l'augmentation du prix des carburants et une forte inflation. Il est urgent de sortir de la dépendance aux carburants fossiles. Le véhicule électrique est une solution incontournable, de par ses atouts environnementaux et économiques. Alors qu'aujourd'hui ce sont principalement les plus aisés qui ont les moyens d'accéder à l'électro-mobilité, il est urgent d'accélérer la conversion en donnant un coup de pouce au marché en direction des ménages modestes.

Un an plus tard, le contexte énergétique est le même, et le débat s'échauffe sur la mise en place des ZFE-m. Les restrictions de circulation pour les voitures les plus polluantes inquiètent une partie de la population qui perçoit ces mesures comme une forme d'exclusion. Ici encore, l'accélération de la conversion à l'électrique constitue une partie de la réponse, en complément des mesures structurelles d'élargissement de l'offre de solutions alternatives à la voiture comme mode de déplacement.

Malgré l'intérêt majeur suscité par la promesse de leasing social, la mesure tarde à se mettre en place. Parmi les questions soulevées dans la presse et les débats sur le sujet, la première a été celle du coût : l'État a-t-il encore les moyens de subventionner des véhicules neufs et pour qui doit-il le faire ? Mais surtout, l'offre de véhicules est-elle suffisante ? Cette question se pose avec acuité au regard du prix d'achat des véhicules électriques.

Une piste pour agir (enfin) face à la précarité mobilité

Le leasing ouvre une opportunité alors que la (coûteuse) politique du chèque carburant s'enlise. Face à la hausse des prix à la pompe et aux épisodes de rupture d'approvisionnement, les ménages les plus précaires et dépendants à l'automobile sont ceux qui sont le plus vulnérables. Les aides ont bien été présentes, à hauteur de plusieurs milliards d'euros sous forme de chèque carburant ou de ristourne fiscale, mais ont profité avant tout aux ménages aisés¹. Cette situation résulte d'un manque d'anticipation qui illustre le piège social et politique des carburants fossiles et de la voiture thermique tel qu'il se pose aujourd'hui.

Au total en France, 72 % des personnes dépendent de l'automobile au quotidien et 45 % des automobilistes disent ne pas avoir le choix d'utiliser leur voiture individuelle². Si les options pour s'en passer sont multiples (autopartage, covoiturage, transports collectifs, vélo, etc.), les choix se révèlent plus contraints à l'échelle des situations individuelles, en particulier dans les zones rurales et périurbaines, mais également pour certains usages professionnels en zone dense.

Cette absence de choix dans la mobilité du quotidien est source de précarité. Celle-ci se mesure notamment à l'aune du budget carburant (lorsqu'il excède 5 % du budget du ménage)³, de l'âge du véhicule principal utilisé au quotidien (véhicules de plus de 10 ans) et des kilomètres parcourus au quotidien. La "précarité mobilité"⁴ engendre des renoncements (à l'emploi, aux soins, aux relations sociales) de la part des populations les plus dépendantes à l'automobile qui ont des revenus contraints. Elle caractérise également le risque, pour plusieurs millions de Français représentant la fraction basse de la classe moyenne, de basculer dans la précarité.

Politiquement, l'impasse est de plus en plus visible. Combien coûtera la prochaine envolée des prix alors que jusqu'ici la réponse a été la subvention aux carburants ? L'énergie est devenue chère avant d'être rare, et tout laisse à penser qu'elle le restera.

¹ ["La situation des ménages en début de situation de crise énergétique"](#), Conseil d'Analyse Économique, 14 juillet 2022.

² [Baromètre des mobilités du quotidien](#), FNH-Wimoov, mars 2022.

³ Les Cahiers de l'Énergie, ["Comment mesurer la précarité énergétique dans le domaine des transports"](#), Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel, 2015.

⁴ Baromètre des mobilités du quotidien, FNH-Wimoov, mars 2022.

Une solution de transition pour la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE-m)

Le leasing apparaît également comme une des solutions incontournables pour accompagner les populations dans le cadre de la mise en place des ZFE-m dans les grandes agglomérations (11 déjà en place, et 43 d'ici 2025).

Les ZFE-m vont se traduire concrètement par la restriction progressive des possibilités de circulation pour les véhicules les plus polluants, sans que les alternatives à la voiture individuelle n'aient pour l'instant atteint un niveau de développement suffisant pour répondre à la diversité des besoins. Par ailleurs, une partie des usagers des zones denses ne résident pas à l'intérieur du périmètre des ZFE-m et vont devoir adapter leur pratique. Or, les interconnexions ne sont pas encore mises en place pour assurer la multi-modalité (parkings relais sécurisés et pôle multimodaux). Dans ce contexte, le leasing social est une solution de transition incontournable.

Le leasing social : un défi pour la filière automobile

Si l'intérêt pour le leasing social est partagé, la capacité de l'industrie automobile à y répondre est moins évidente. L'offre de petits véhicules abordables et produits sur des sites français et européens manque. Le décalage entre l'offre et la demande constitue aujourd'hui le principal frein à la mise en place d'un mécanisme de leasing social en France.

Les voitures électriques neuves sont trop chères à l'achat et les modèles du quotidien manquent à l'appel

Toutes les analyses le montrent : pour les personnes dépendantes de la voiture au quotidien, la conversion à l'électrique est un moyen de faire baisser la facture mobilité. Le surcoût à l'achat est en effet compensé par des gains à l'usage (économies sur le carburant, l'entretien, etc.), d'autant plus rapidement que le nombre de kilomètres parcourus est important et que la voiture remplacée était ancienne et énergivore. Passer à l'électrique est ainsi d'autant plus intéressant pour les ménages contraints financièrement. Cependant, le prix d'achat, en moyenne 30 % plus élevé que les équivalents thermiques, est une barrière à l'entrée de cette solution.

De la même façon, l'annonce de la mise en place du leasing social n'a pas tardé à se confronter à la difficulté de disposer de véhicules électriques bon marché. Ce constat est d'autant plus dommageable que le véhicule accessible constituait historiquement l'un des points forts de la filière française (que le lancement précurseur de la Zoé semblait confirmer). Dans les faits, cette offre est aujourd'hui proportionnellement très faible comparée à l'offre de véhicules électriques moyens/hauts de gamme.

Comme si le marché se détournait des contraintes économiques d'une partie de la population pour offrir en priorité l'innovation technologique aux plus aisés. Les raisons à ce choix se trouvent ailleurs : dans la promesse de marges accrues sur les véhicules plus richement équipés !

Au cours des deux décennies passées les constructeurs français ont progressivement délocalisé la production de petits véhicules, pour privilégier des pays de production aux coûts plus faibles. Aujourd'hui, à quelques exceptions près, la priorité est donnée aux véhicules hauts de gamme plus rentables pour la production nationale ou européenne. Les quelques véhicules électriques ou thermiques financièrement accessibles et disponibles aujourd'hui sont majoritairement fabriqués hors d'Europe⁵. La réindustrialisation est pourtant une des priorités politiques affichées à la fois par l'Union Européenne et par la France, qui misent en particulier sur la transformation de l'industrie automobile vers l'électrique.

Dans ce contexte, la mise en place d'un dispositif de leasing social qui amènerait l'État français à subventionner la production extra-européenne serait difficile à soutenir politiquement.

Evolution du marché automobile

Le marché se resserre. Si en 2022 en France, le segment B (y compris les petits SUV) représente la moitié des ventes de véhicules toutes motorisations confondues, les SUV représentent désormais 40 % de part de marché. Les segments A et B accusent de fortes baisses de volume en 2022 (-28,3 % pour le segment A et - 20,7 % pour le segment B). L'effet prix, conjoncturel, a favorisé le report des acheteurs vers l'occasion ; mais surtout, les constructeurs ont privilégié les modèles les plus rentables, dans un contexte de volumes contraints liés aux difficultés d'approvisionnement notamment en semi-conducteurs (en augmentant les prix catalogue et poussant des offres de véhicules plus larges ou plus richement équipés en jouant sur les délais de livraison/disponibilité) .

Les sites industriels français misent sur la haute valeur ajoutée, y compris à horizon 2030⁶ : 38 % de SUV (segments C & D), 35 % de berlines (segments C & D), 24 % de segment B. Si Renault a bien annoncé la production de segments B dans son pôle Electricity, la possibilité de pouvoir effectivement miser sur des véhicules en deçà de 20 000 euros n'est pas garantie.

Le leasing social ne pourra pas compter sur le marché de l'occasion électrique.

Si le virage vers l'électrique est réel, le marché de l'occasion affiche un taux de conversion encore très faible. La possibilité de proposer un leasing social, à prix réduit, en s'appuyant sur le marché de l'occasion électrique est donc compromise pendant encore quelques années.

⁵ Par exemple, la Dacia Spring est l'un des VE les moins chers (X€) et il est produit entièrement en Chine.

⁶ Données et projections PFA.

En effet, le retard pris par les principaux acheteurs de voitures neuves que sont les gestionnaires de flottes professionnelles (53 % du marché du neuf en 2022⁷) dans l'électrification de leur parc se traduit de facto par une offre occasion électrique restreinte⁸. Même si le rythme de conversion des entreprises devait s'accélérer dans les années à venir, le retard pris prendra quelques années à se résorber.

Le marché actuel du leasing (LOA ou LLD) n'est pas configuré pour une offre sociale

Le leasing social ne pourra s'intégrer dans l'offre des loueurs longue durée telle qu'elle est conçue actuellement. La location longue durée ne touche que peu les populations modestes aujourd'hui. Les populations ayant les revenus les plus contraints (si on considère la cible du leasing social, celles qui appartiennent aux premiers déciles D1-D4) ne recourent que dans une faible proportion au leasing classique. Elles se trouvent hors des canaux de communication classiques de l'industrie automobile. Les ménages précaires privilégient les achats de véhicules d'occasion, surtout lorsqu'ils ne sont pas éligibles au crédit. Ils sont par conséquent peu visibles par les banques et leur branche Location.

D'autres freins existent : la fracture numérique, la barrière de la langue ou encore les pratiques économiques. L'achat d'un véhicule d'occasion est parfois associée à l'acquisition d'un capital financier et peut donc constituer une option préférable au leasing. Pour d'autres, les frais de réparation associés à la fin du leasing traditionnel ou les coûts d'assurance plus élevés sont autant d'arguments défavorables au leasing.

Si certaines banques ont à ce jour expérimenté des offres de leasing à bas prix, autour de 100 euros mensuels, le constat est celui d'un semi-échec si l'on s'en tient aux volumes concernés. En cause, la difficulté de ces réseaux à capter les bénéficiaires potentiels et à adapter l'offre aux besoins de ces personnes.

Il est donc nécessaire pour concrétiser la promesse du Président candidat d'impliquer les constructeurs et d'activer les leviers de politique industrielle pour combler ce manque d'offre. T&E et l'Iddri proposent de voir le leasing social comme une opportunité positive pour les constructeurs, celle d'un marché additionnel, envisagé comme un moyen de se repositionner sur un segment qui pourra miser à l'avenir sur ses performances environnementales et sociales.

⁷ Analyse de T&E sur la base des données d'immatriculations des VP neufs en 2022 (DataForce, 2023)

⁸ Voir l'étude de T&E France établissant le bilan du niveau d'électrification des parcs automobiles professionnels au 31 décembre 2022 publiée en mars 2023.

Le leasing social : une exigence de faire de la politique autrement

La politique industrielle peut-elle orienter la production française vers les petits véhicules? Jusqu'ici, elle a essentiellement misé sur l'innovation technologique sans intégrer les besoins sociaux et les enjeux d'accessibilité. De notre point de vue, le leasing social est une opportunité pour réconcilier les enjeux industriels, environnementaux et sociaux qui se posent à ce stade de la transition écologique.

Le manque de cohérence entre engagements environnementaux et politiques industrielles et sociales

La politique française, malgré son volontarisme, pâtit d'un manque de cohérence.

Entre les positions européennes et la politique française d'abord. Le gouvernement français a été un des acteurs majeurs du Green deal européen, a soutenu la loi sur les émissions de CO₂ des véhicules fixant l'objectif de mettre uniquement des véhicules zéro émission sur le marché du neuf en 2035. Pourtant, les aides accordées depuis 3 ans ne sont pas ciblées sur les activités qui prennent cette direction, ni n'intègrent de conditionnalités environnementales.

Manque de cohérence ensuite entre les enjeux économiques et sociaux et la politique industrielle. Si le prix trop élevé des voitures électriques est omniprésent dans l'agenda politique, le plan de relance n'a à aucun moment évoqué la nécessité de travailler à la production de modèles de véhicules accessibles au plus grand nombre. Les effets de ce manque de cohérence sont là : l'appui financier n'est pas parvenu jusqu'ici à sécuriser la transformation des entreprises du secteur vers les activités qui seront porteuses demain, c'est -à -dire vers les technologies zéro émission et en particulier vers l'électrique.

Mettre en cohérence la politique industrielle, avec les enjeux d'accessibilité, d'emplois et de compétitivité (jusqu'ici de relativement cloisonnées), apparaît comme une condition indispensable à la réussite de la mise en place du leasing social. Cela implique de dépasser les procès respectifs en illégitimité, les modes d'opposition ou les fin de non recevoir entre acteurs publics et privés, notamment celles des constructeurs face aux exigences de l'État qu'il jugerait trop éloignées des réalités industrielles et du marché à venir. A contrario, l'État doit intégrer dans la construction de ce dispositif de leasing social à la fois un nouveau champ d'opportunités et une gestion du risque à même de consolider les stratégies et investissements des constructeurs partenaires qui s'engageront à ses côtés dans les directions souhaitées.

La décarbonation profonde de l'économie devra dépasser la simple mutation technologique

De leur côté, les intentions des têtes de filière sont parfois plus ambiguës et la capacité d'anticipation des entreprises en particulier les PME est contrariée par les cadences et les aléas de production. Les objectifs

annoncés dans le plan de relance - 1 million de véhicules électriques produits en France en 2025, 2 millions en 2030 - semblent difficilement atteignables. L'avenir de nombreux sites existants reste menacé, et une certaine incertitude pèse sur les projets récents de gigafactories⁹.

Dans ce contexte, la production de petits véhicules n'est pas considérée par les acteurs du secteur comme possible au regard du coût de main d'œuvre, et du manque de rentabilité sur ces modèles. Cet argument est contestable au regard des marges actuellement exceptionnellement hautes des constructeurs : ensemble, les cinq grands constructeurs automobiles européens (BMW, Mercedes, Renault, Stellantis, Volkswagen) ont plus que doublé leurs bénéfices annuels depuis 2019, pour atteindre 64 milliards d'euros¹⁰.

L'évolution de l'offre de véhicules doit également concerner la taille, la forme et l'efficacité des modèles, pour une raison évidente : cela permet de faire baisser le prix. Mais pas seulement : la sobriété des modèles (batteries comprises) est une nécessité si l'on veut garantir l'approvisionnement électrique général du parc et en maîtriser les consommations (en moyenne ou en pointe). Par ailleurs, l'enjeu de la disponibilité des matières premières de la transition (notamment les métaux critiques) impose une autre forme d'efficacité qui passe également par la frugalité des véhicules produits. La transition du secteur est certes technologique mais elle ne peut se passer d'une réflexion en termes d'offre et d'impacts indirects.

La nécessaire évolution des aides à l'achat de véhicules électriques

Les aides à l'achat de véhicules figurent parmi les politiques phares de l'accompagnement de la transition du secteur automobile. Le bonus écologique a été mis en place suite à la Loi Grenelle en 2007 et la prime à la conversion en 2015. La pertinence de ces outils au regard des enjeux sociaux et économiques et de ces coûts est aujourd'hui discutable. En effet :

- Le bonus s'applique sans conditions de revenu et bénéficie avant tout aux ménages qui ont les moyens d'acquérir un véhicule neuf, en l'occurrence les ménages aisés.
- Les aides s'appliquent uniformément quelle que soit la zone de production du véhicule. Cela ne poserait pas de problème si la concurrence n'était pas si importante dans le secteur automobile, entre les grandes régions du monde et au sein même de l'Europe, et si la priorité du gouvernement n'était pas de réindustrialiser. [L'annonce récente du conditionnement du bonus écologique](#) à l'origine européenne des véhicules va nous sembler t il dans le bon sens.
- La complexité des aides est aujourd'hui un obstacle au recours pour les plus précaires.

⁹ 1/3 des projets de gigafactories menacés, cf étude T&E.

¹⁰ "[Euro 7: Carmakers' record profits made at expense of human health](#)", T&E, 19 avril 2023.

Il importera donc pour le leasing social de prendre en compte les enseignements suivants :

- Les populations sont en attente de dispositifs lisibles, simples à comprendre et avec des critères d'attribution transparents.
- Les aides à l'acquisition de véhicules nécessitent un dispositif de communication grand public et devraient s'appuyer sur des relais locaux, condition indispensable pour éviter un phénomène massif de non recours.
- L'aide pour l'acquisition d'un véhicule devra être cohérente avec l'aide pour l'installation de bornes de recharge ou d'abonnement au réseau existant. L'incertitude à pouvoir se charger est particulièrement forte en habitat collectif.

Il est nécessaire d'innover politiquement pour mettre en cohérence les politiques sociales, industrielles, économiques et de mobilité, au niveau national et au niveau territorial. Le leasing social peut constituer un marqueur d'innovation sociale nécessaire pour réussir la transition écologique en France et cette idée a sans aucun doute un potentiel important dans d'autres pays en Europe.

Notre méthode

Dans ce contexte, T&E a mené une étude avec la société de conseil spécialisée en data sciences C-ways afin d'évaluer la faisabilité du leasing social : quels peuvent être les coûts d'un tel dispositif ? Combien de ménages sont susceptibles d'être concernés ? Comment les identifier ? Quel est le rôle des différents acteurs pour la réussite de la mesure ?

Cette analyse a été partagée avec les acteurs de la plateforme Mobilité de l'Iddri¹¹, et confrontée à l'avis d'acteurs territoriaux ou de spécialistes de l'automobile. A partir de cette analyse, T&E a construit avec l'Iddri un mécanisme en cherchant à répondre à la fois à des préoccupations écologiques, sociales, et économiques :

- Écologiques, en proposant uniquement des véhicules électriques, produits en Europe, dimensionnés au plus juste des besoins, éloignés d'une offre actuelle centrée sur des véhicules des gammes moyennes à supérieures, lourds et richement équipés .
- Avec un mécanisme socialement ciblé, destiné aux 4 premiers déciles de revenus et aux professions libérales de la santé, avec une aide plus élevée pour le 1^{er} décile de revenu.

¹¹ Cf. [Plateforme Mobilité en transition](#), Iddri.

- Bénéfique pour le budget des ménages concernés car permettant de baisser sensiblement le coût de leurs déplacements.
- En créant des opportunités pour la filière automobile, industrie et services, car misant sur un nouveau marché additionnel de véhicules électriques et un nouveau canal de distribution

Il résulte de cette collaboration 8 propositions clés. Ces propositions ont une visée : alimenter la réflexion des décideurs politiques et des acteurs de la filière. Pour cela, T&E et Iddri proposent une vision qui prend en compte à la fois les attentes des ménages, les capacités de financement de l'État, ainsi que l'enjeu industriel que représente la nécessité de faire émerger une offre et de fabriquer localement des véhicules électriques adaptés aux besoins du quotidien.

Nos propositions seront amenées à évoluer encore et pourront être enrichies dans le dialogue entre parties prenantes. Néanmoins nous avons pris le parti d'imaginer une solution complète qui peut servir de référence dans le travail de concertation et aider tout à chacun à comprendre tout le potentiel de la mesure.

Nous avons identifié trois enjeux clés pour rendre le leasing social efficace et pérenne, et pour lesquelles nous formulons nos propositions :

- Enjeu 1 : Dimensionner et financer à moyen terme le leasing social
- Enjeu 2 : Créer une dynamique industrielle et de service autour du leasing social
- Enjeu 3 : Mettre en place une gouvernance partagée du leasing social, impliquant l'État et les acteurs territoriaux.

A chacun des 3 enjeux décrits ci-dessous sont attachées plusieurs de nos recommandations.

Enjeu 1 : Dimensionner et financer à moyen terme le leasing social

Le mécanisme de leasing social doit permettre à des ménages de louer un véhicule électrique, à prix réduit, parce qu'ils ont besoin de leur véhicule. La mise en route d'un tel mécanisme implique d'évaluer les besoins réels de mobilité auxquels on s'adresse et la nature des contraintes sociales (proposition 1). A partir de là découle la planification des moyens financiers (Proposition 2) à moyen terme.

Proposition 1 : Définir l'offre à partir des besoins des ménages modestes, pour un budget mobilité réduit

Le mécanisme de leasing social devra être dimensionné à la hauteur des besoins réels. C'est un gage de crédibilité vis-à-vis des populations. Il est donc nécessaire d'estimer précisément le volume potentiel de bénéficiaires en définissant les critères sociaux d'attribution. De plus, pour garantir aux bénéficiaires un budget mobilité maîtrisé, le contrat devra être établi sur des bases flexibles et les véhicules devront être assurés pour l'entretien-réparation.

Fixer des critères sociaux et de dépendance à la voiture pour cibler les bénéficiaires

Les critères suivants apparaissent comme essentiels :

- **Le revenu des ménages** : les ménages les plus contraints financièrement sont les plus éloignés du véhicule électrique. Nous proposons de cibler les ménages des déciles 1 à 4, dont le revenu fiscal de référence est inférieur à 13 500 euros. Les ménages du décile 1 (revenus annuels inférieurs à 10 000 euros), les plus précaires, pourront prétendre à une aide majorée. Les ménages du décile 5 ne sont pas intégrés à ce stade de la réflexion.
- **La dépendance à l'automobile** : elle se traduit par l'absence d'offre de transport alternative à la voiture individuelle et adaptée aux besoins de la personne. Cette situation pourra faire l'objet d'une déclaration sur l'honneur. Elle pourra le cas échéant être aisément contrôlée s'agissant de l'offre à proximité des transports en commun par des bases de données croisant les immatriculations à la base de données IRIS¹² et la localisation des transports en commun dans une région donnée. Nous avons expérimenté un tel système de données croisées auprès de C-Ways.

¹² Ilôt regroupé pour l'information statistique, données géographiques et démographique de l'INSEE.

- **La détention d'un véhicule classé Crit'air 2 ou au-delà**, c'est-à-dire diesel, ou essence immatriculé avant 2011. Les diesel vont progressivement être interdits de circulation dans les ZFE-m, et les essence de plus de 10 ans ont des niveaux de consommation de carburant plus élevés que ceux des véhicules récents.
- **Les professions essentielles** pourront être intégrées au dispositif. Dans notre proposition, elles le sont dès le début du dispositif pour ce qui est des professions médicales, mais la cible pourra être élargie progressivement.

Éviter les coûts cachés, pour sécuriser le bénéficiaire

Il est absolument essentiel de sécuriser les bénéficiaires dans leur changement de véhicule, qui correspond aussi à un changement d'habitudes : recharge à domicile ou en station, entretien... Plus les populations sont précaires, plus les différents risques associés au changement constituent des freins importants. Le budget du leasing doit donc être lissé et prévisible. Les bénéficiaires ne devront pas avoir besoin d'organiser la revente du véhicule, ni à assumer des coûts de réparation imprévus. Le mécanisme ne doit pas comprendre de coûts cachés.

La durée d'engagement minimale doit rester acceptable. Nous faisons l'hypothèse qu'une durée de 2 ans est pertinente. Au-delà, elle suggère un engagement dans la durée qui devient un frein.

Les conditions de rupture du contrat devront être définies précisément. Elles pourront inclure les différents aléas de la vie : licenciement, déménagement, divorce, décès du conjoint par exemple. En contrepartie, il est conseillé qu'en cas de sortie du dispositif, un nouveau contrat de leasing social ne puisse pas être conclu pendant une période de 1 ou 2 ans. Cette disposition pourra nécessiter d'être appliquée au cas par cas, afin de ne pas faire l'effet d'une double peine, notamment si la rupture du contrat est liée à une perte d'emploi.

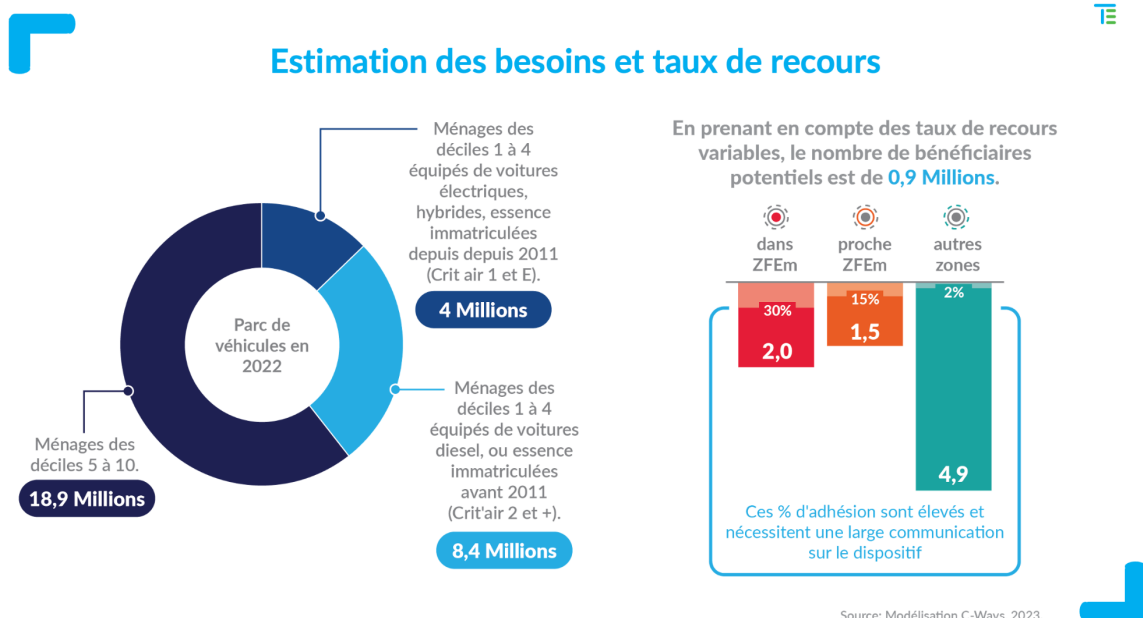
Presque 1 million de ménages pourraient être effectivement concernés d'ici 2030.

L'analyse croisée par C-Ways des données du système d'immatriculation des véhicules et des données INSEE sur le revenu des ménages permet d'évaluer à 8,4 millions le nombre de ménages potentiellement intéressés par le dispositif en 2025, à savoir les ménages des premiers déciles (D1 à D4) équipés d'un véhicule Crit'air 2 et plus (tous les diesels, ainsi que les essence immatriculées avant le 1^{er} janvier 2011).

Toutes les personnes cibles ne seront pas intéressées par le dispositif. Nous avons donc estimé les bénéficiaires potentiels en appliquant un taux de recours, défini comme le pourcentage des personnes éligibles qui passent à l'acte. Ce taux de recours est appliqué dans nos calculs de manière différenciée en fonction des territoires : de 30% dans les ZFE-m, ce qui est supérieur au taux de recours observé sur la prime à la conversion par exemple. Nous assumons ici un taux élevé du fait de la contrainte de

circulation. Le taux de recours appliqué en périphérie des métropoles est de 15%, et de 2% en zone rurale. Ces taux supposent une communication importante autour du dispositif de leasing social.

En appliquant ces taux, le nombre d'adhérents au leasing social sur la période considérée est estimé à **900 000 personnes**.



L'application de ces taux de recours dans les ZFE sous-entend une communication plus forte et un besoin plus tangible pour les personnes qui auront besoin de garder leur véhicule personnel pour circuler dans les ZFE.

Ces taux de recours devront être confrontés à la réalité des demandes.

A noter que l'urgence liée à la mise en place des ZFE-m pose la question d'un ciblage spécifique de la mesure sur les ménages les plus impactés par ces nouvelles règles de circulation. Néanmoins, un tel ciblage impliquerait sans doute une discrimination territoriale peu légitime au regard des enjeux de décarbonation des déplacements, et se heurterait de manière très concrète à la diversité des pratiques de mobilité. Par ailleurs, les personnes dépendantes de la voiture qui habitent en grande périphérie loin des ZFE-m mais contraintes par les nouvelles règles ne pourraient pas prétendre à des aides ZFE n'y résidant pas. Nous ne l'avons donc pas retenu.

Proposition 2 : Passer progressivement du bonus écologique actuel au système de leasing social dans le cadre d'un plan de financement pluriannuel.

Le principe budgétaire qui sous-tend notre proposition de leasing social est le maintien à budget constant des montants d'aides à l'achat de véhicules pour l'État. Ainsi, notre proposition ne sera pas une charge supplémentaire pour les finances publiques. L'estimation du budget est faite en considérant le nombre de véhicules concernés, la durée de location, les modèles concernés et le niveau de subvention accordée.

Jusqu'à 900 000 véhicules en leasing d'ici 2030

Selon les modélisations réalisées par C-Ways pour T&E, il est réaliste d'inclure jusqu'à 130 000 véhicules par an dans le dispositif de leasing social en moyenne entre 2024 et 2030, avec un nombre total de véhicules de 900 000 à terme. Ce calcul est cohérent avec l'estimation des besoins qui précède et les taux de recours attendus.

Les véhicules entrent neufs dans le dispositif pour une durée de 10 ans

Les véhicules entreront neufs dans le dispositif, la disponibilité de véhicules électriques d'occasion n'étant pas à ce jour suffisante sur le marché. A noter que l'intégration de véhicules électriques d'occasion dans le dispositif dès les premières années constitue un risque de distorsion du marché de l'occasion, alors même qu'il y a une attente forte des classes moyennes pour ces véhicules. La possibilité de les inclure pourra être réétudiée d'ici 5 ans, en prenant en compte la nécessité de ne pas "aspérer" le marché de l'occasion.

Le véhicule sera loué pour une période de 2 ans minimum, renouvelable jusqu'à 10 ans. En cas de rupture de contrat, le véhicule est récupéré et reloué à un autre bénéficiaire. Les véhicules seront revendus au bout de 10 ans, sur le marché de l'occasion ou à leur utilisateur (selon des conditions particulières). Cette revente permet d'intéresser et d'impliquer les financeurs, en pouvant compter sur une valeur résiduelle certaine.

Les 4 modèles concernés : de la micro-car à la voiture familiale.

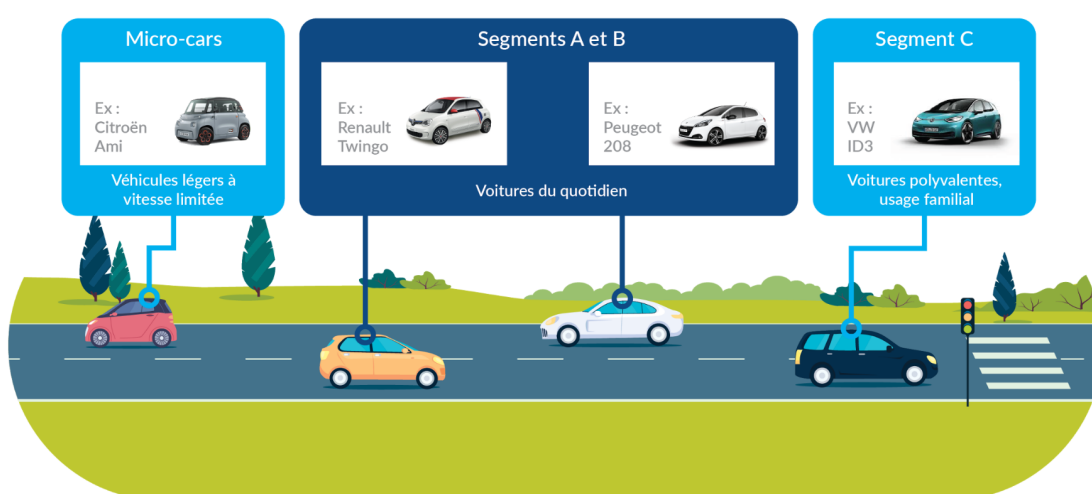
Les modèles de véhicules inclus dans l'offre de leasing social seront limités. Nous proposons de cibler de la manière suivante :

- 4 segments proposés : micro-cars, segments A, B et C.

- Un nombre de modèles pré-identifiés pour chaque segment. Cette proposition est soumise à la condition de passer un contrat avec les constructeurs (cf partie 3).
- Le loyer est fixé au plus près des 100 euros par mois pour un segment A - citadine ou mini (Twingo par exemple). Ce prix varie en fonction des types de véhicules. Le prix de location mensuelle d'une micro-car pourra être inférieur à 100 euros, et celui des segments C sera nécessairement supérieur à 150 euros, même s'il reste en deçà des prix du marché classique.



Une offre centrée sur 4 modèles de véhicules



Passer du bonus écologique au leasing social sur 5 ans

Un premier point important concernant le financement est la nécessité d'inscrire ce dispositif de manière pluriannuelle dans le budget de l'État.

Nous proposons que le leasing social prenne progressivement le relai du bonus écologique sur une première période de 5 ans. La part du budget dédiée au leasing social serait donc croissante et à l'issue de cette période, le nouveau dispositif remplacera totalement le budget du bonus en 2027. Le leasing social sera alors reconduit sur un budget plein.

Le financement devra être garanti les 5 années suivantes, pour couvrir les 10 premières années. Il est en effet indispensable de donner de la visibilité aux partenaires qui pourront s'impliquer.

Le fonctionnement du leasing sera proche de celui du bonus et de celui de la prime à la conversion (qui soutient aussi les achats en leasing). Le financement de l'État intervient en effet lors de l'achat et de la mise en circulation du véhicule, celui-ci étant ensuite mis à disposition du bénéficiaire par l'opérateur sous condition de paiement d'un loyer. Une prise de relais peut donc être facilement envisagée.

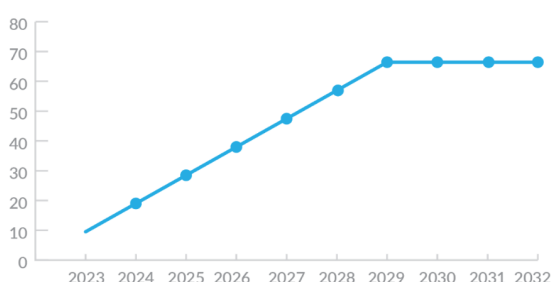
Sur ce principe, nous proposons que l'État contribue, dans la continuité de ce qui existe aujourd'hui, à hauteur de 27 % du prix d'achat du véhicule destiné au leasing social, dans la limite de 7 000 euros pour les ménages des déciles D2 à D4 (revenus inférieurs à 13 500 euros). Pour les ménages du premier décile (D1), l'État contribuerait à 34 %, dans la limite de 9 000 euros. Pour les micro-cars, la contribution pourra être renforcée par rapport à ce qui existe aujourd'hui avec le bonus, et atteindre un montant de 1 900 euros pour les ménages des D2 à D4 et 2 400 euros pour les ménages du premier décile (contre 900 euros aujourd'hui).

Passer du bonus au leasing consiste à passer d'une aide pour tous, mais qui bénéficie aujourd'hui davantage aux catégories sociales les plus aisées, à une aide ciblée. Cette évolution est cohérente avec l'avancement de la transition vers l'électrique : le bonus aura été une mesure utile pour soutenir le basculement du marché. Maintenant que le virage est engagé, le rôle de l'État est de s'assurer que personne ne reste sur le bord de la route et de massifier le changement.

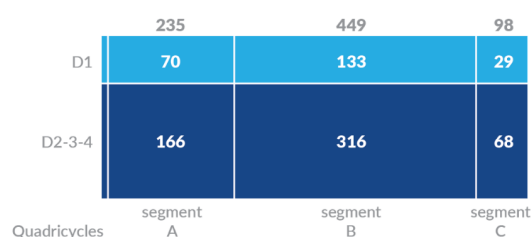


Estimation du budget de l'Etat pour le leasing social

Budget à provisionner pour la garantie des loyers (M€)



Aides annuelles de l'Etat (800M€)



Source: Modélisation C-Ways, 2023.



- Les deux premiers déciles représenteraient 23 % des véhicules et 30 % des aides.
- Le segment B représenterait 57 % des aides.

L'aide directe de l'État pour le leasing est estimée selon nos calculs à 800 millions d'euros par an en moyenne, ce qui est cohérent avec l'exigence budgétaire de départ, à savoir ne pas augmenter le montant global des aides à l'achat de véhicules (l'enveloppe prévue pour le bonus écologique dans la loi de finances 2023 étant supérieure à 1 milliard). En complément à ce budget d'investissement :

- Nous estimons à 70 millions d'euros le budget nécessaire pour couvrir les défauts de paiement (l'État doit se porter garant) et le fonctionnement du dispositif. Ce montant prend en compte un taux de véhicules nécessitant un recouvrement sur leur durée de location de 30 %.
- Pourront s'ajouter des frais de remise en état du véhicule entre deux contrats de location (hors frais d'entretien et réparation déjà inclus). Nous faisons l'hypothèse de deux reprises en moyenne sur la durée de vie des véhicules.

Il est important de rappeler que les ventes annuelles additionnelles de véhicules neufs électriques, par des populations qui se tournent habituellement vers le marché de l'occasion, est à même de générer des revenus à l'État via la TVA supplémentaire. Fixée à hauteur de 20 %, la TVA correspond à une partie importante de l'apport initial.

Mettre en place un guichet unique pour les aides aux véhicules

La complexité des aides actuelles, leur diversité et les changements réguliers des montants et critères constituent autant de freins au recours pour les populations modestes. Le passage du bonus au leasing social pour les populations modestes méritera une grande clarté dans la communication qui en sera faite. Dans ce contexte, nous recommandons la mise en place d'un guichet unique pour l'ensemble des aides à l'achat de véhicules propres : bonus, leasing prime à la conversion (si maintenue). Ce guichet permettra de guider les potentiels bénéficiaires vers le soutien le plus adapté et d'encourager à la conversion du parc automobile.

Au niveau territorial, envisager un complément d'aide en particulier pour les personnes impactées par les ZFE

En complément, les collectivités, notamment celles devant mettre en place des ZFE-m, pourront inscrire le leasing social dans leur plan d'accompagnement à la mobilité durable. Nous pensons que la collectivité devrait pouvoir octroyer une aide directe complémentaire au dispositif, cumulable avec l'aide initiale de l'État, ce qui se traduira par une réduction des loyers mensuels. Ce soutien complémentaire au dispositif peut être ou non ciblé vers des populations particulières (précaires ou dépendantes) en fonction des priorités et besoins de la collectivité.

Nous avons imaginé que cette contribution fixe des collectivités pourrait atteindre 2000 euros pour les voitures et 1000 euros pour les micro-cars. Dans ce cas, l'aide annuelle des collectivités représenterait selon nos calculs 175 M€ par an, soit un quart de celle de l'État. Notons qu'un certain nombre de

collectivités ont déjà mis en place des aides à l'achat de véhicules¹³ (Métropole de Strasbourg et Grand Paris par exemple) qui pour certaines sont supérieures à cela. Une harmonisation et un encadrement de ces coups de pouces locaux est néanmoins souhaitable pour éviter de trop grandes disparités, confusions ou effet d'aubaine. De manière générale, une mise en cohérence des aides nationales et territoriales pourra se justifier dans les années à venir. L'étude publiée par l'Iddri en octobre 2022 a documenté la diversité des aides existantes et mis en lumière l'intérêt de penser cette harmonisation.

A partir de 2026, intégrer le leasing social dans le plan social français pour bénéficier du fonds social européen pour le climat

D'autres ressources financières, telles que le Fonds social pour le climat pourraient permettre d'abonder le dispositif et de le renforcer. Celui-ci fournira un appui aux États membres à partir de 2026 à partir des ressources financières issues des quotas carbone (ETS2). Le leasing social, fort alors de quelques années d'expérimentation, peut devenir un outil clé de la conversion à l'électrique, premier vecteur de décarbonation de la mobilité.

Les États membres doivent élaborer des plans sociaux et climatiques cohérents avec leurs plans nationaux pour l'énergie et le climat. Les mesures et les investissements financés par le Fonds devront réduire la dépendance des ménages à l'égard des combustibles fossiles. La France aura ainsi tout intérêt à intégrer le leasing social dans son plan social et pourra se montrer exemplaire de ce point de vue vis-à-vis des autres pays européens. Un des enjeux pourrait être de viser une application européenne du dispositif de leasing social.

Mécanique de fixation des prix du leasing social

La mécanique de fixation des prix se base sur l'exercice de modélisation effectué par C-Ways.

Pour fixer le prix du loyer nous considérons tout d'abord le prix d'achat des véhicules. Pour chacun des 4 types de véhicules (micro-car, segment A, B et C), nous considérons le prix actuellement en vigueur sur le marché, et appliquons une réduction de 10% pour les micro-cars et de 30% pour les autres modèles. Le prix obtenu correspond au prix cible d'achat des modèles dédiés au leasing social. Cette réduction est obtenue en activant les 3 leviers (commande dédiée et réduction des prix marketing, équipement minima, baisse progressive des prix du marché - cf. *Enjeu 2*).

¹³ Cf. "[Les aides à la mobilité à faibles émissions pour les particuliers en France](#)", Iddri, octobre 2022.

Ensuite, sur la base de ce prix cible, nous appliquons une subvention de l'Etat, qui peut varier en fonction des revenus comme expliqué précédemment. Nous prenons en compte la possibilité d'une aide additionnelle de la collectivité.

Enfin, le montant restant est réparti sur les 10 années de location du véhicule, en loyers mensuels. Nous avons appliqué de manière conventionnelle un taux de 5%, qui peut paraître ici élevé, en assumant une hypothèse conservatrice, sachant que la garantie des loyers par l'Etat baisse le risque pour l'opérateur.

Au bout de 10 ans, le véhicule est revendu selon sa valeur résiduelle (valeur du marché). Nous avons pris comme hypothèse que les valeurs résiduelles de l'électrique allaient se confondre avec celles du thermique, sous l'effet de la diffusion de la technologie. On constate d'ores et déjà un rapprochement fort des valeurs résiduelles. Si le dispositif est mis en place en 2024, les premières fins de leasing seront en 2034, à un horizon où quasiment 100% des ventes de véhicules neufs seront électriques. Dans cette hypothèse, la valeur résiduelle à 10 ans serait de l'ordre du quart du prix du véhicule neuf.

Exemple type pour une micro-car / type Citroën AMI.

- Prix d'achat neuf sur le marché actuel : 7 000 euros.
- Prix d'achat pour un modèle dédié au leasing social, -10 % = 6 300 euros
- Aide de l'État
 - 27% pour les ménages modestes (déciles 2 à 4) = 1 701 euros. Les loyers mensuels seront de 79 euros.
 - 34 % pour les plus précaires (décile 1) = 2 142. Les loyers mensuels seront de 71 euros.
- Une aide complémentaire de la part des collectivités permettrait de faire baisser ce prix entre 50 et 60 euros par mois en fonction des revenus.

Exemple pour un segment A /type Renault Twingo ou Fiat 500.

- Prix d'achat neuf sur le marché actuel : 24 à 30 000 euros.
- Prix d'achat pour un modèle dédié au leasing social, -30 % = 18 000 euros
- Aide de l'État
 - 27 % pour les ménages modestes (déciles 2 à 4) = 4 860 euros. Les loyers mensuels seront de 153 euros.
 - 34 % pour les plus précaires (décile 1) = 6 120 euros. Les loyers mensuels seront de 130 euros.
- Une aide complémentaire de la part des collectivités permettrait de faire baisser ce prix entre 116 et 192 euros par mois en fonction des revenus.

Exemple pour un segment B / type Renault Zoé, Opel Corsa, Peugeot 208.

- Prix d'achat neuf sur le marché actuel : 33-35 000 euros.
- Prix d'achat pour un modèle dédié au leasing social, -30 % = 24 000 euros
- Aide de l'État
 - 27 % pour les ménages modestes (déciles 2 à 4) = 6 480 euros. Les loyers mensuels seront de 197 euros.
 - 34 % pour les plus précaires (décile 1) = 8 160 euros. Les loyers mensuels seront de 166 euros.
- Une aide complémentaire de la part des collectivités (2 000 euros) permettrait de faire baisser ce prix entre 128 et 160 euros par mois en fonction des revenus.

Exemple pour un segment C / type Renault Mégane, Cupra Born, VW ID3.

- Prix d'achat neuf sur le marché actuel : 44 - 45 000 euros.
- Prix d'achat pour un modèle dédié au leasing social (-30 %) = 34 000 euros
- Aide de l'État
 - 27 % pour les ménages modestes (déciles 2 à 4) = 7 000. Les loyers mensuels seront de 313 euros.
 - 34 % pour les plus précaires (décile 1) = 9 000 euros. Les loyers mensuels seront de 275 euros.
- Une aide complémentaire de la part des collectivités (2 000 euros) permettrait de faire baisser ce loyer mensuel entre 238 et 275 euros par mois en fonction des revenus.

Enjeu 2 : Créer une dynamique industrielle : production, services, recyclage

Un des principaux obstacles à la mise en place d'un leasing social est le manque de véhicules abordables disponibles produits en Europe ou en France. Si le dispositif s'amorce en important de fait une première flotte de véhicules, il y a un intérêt évident à investir ce financement directement dans la filière européenne et française afin d'en faire un levier de réindustrialisation et de création d'emplois. Le leasing social peut alors tirer la production des années à venir et le marché vers des véhicules réellement plus sobres. Dans cette perspective, le 2e enjeu est d'embarquer la filière industrielle (proposition 3), les services d'entretien et réparation (proposition 4), ainsi que la filière de gestion des véhicules en fin de vie (proposition 5) dans le leasing social.

Proposition 3 : Contractualiser avec l'industrie automobile pour la production de véhicules adaptés aux besoins

Le leasing social nécessite de mettre en circulation un volume additionnel de véhicules, spécifiquement dédiés au leasing. Ces véhicules devront être produits pour répondre aux besoins du quotidiens à un prix réduit, mais également en répondant à des exigences environnementales fortes: efficacité énergétique des batteries, intégration de matériaux recyclés etc. Un dispositif pérenne de leasing social nécessite dès lors un "contrat" entre l'État et les constructeurs. Cette dynamique gagnera à trouver un relais à l'échelle européenne.

Passer un contrat avec les constructeurs

Le mécanisme de leasing social consiste en une opération de mise en circulation de véhicules électriques additionnels adaptés aux besoins du quotidien des personnes dont les revenus sont contraints. Il devra s'agir de véhicules neufs, dédiés spécifiquement au leasing social. Ces véhicules seront achetés par l'opérateur du leasing social. Celui-ci pourra être un acteur existant ou un acteur nouveau créé pour mettre en place ce dispositif.

Le projet de leasing social pourra dès lors faire l'objet d'un contrat de filière. Celui-ci permettra de négocier avec les constructeurs et la supply chain des conditions particulièrement intéressantes économiquement (marges optimisées sur des volumes significatifs à diversité réduite). Il sera de nature à sécuriser l'engagement des acteurs et son financement sur plusieurs années. L'essence de ce contrat est la suivante : le leasing social est construit comme une opportunité pour l'industrie automobile de bénéficier d'une commande additionnelle, dont les conditions sont sécurisées : commande garantie par l'État, volumes prédéfinis, marges raisonnables garanties, marché indépendant des conditions

économiques, avec une distribution assurée par l'opérateur du leasing social. Les risques sont minimisés sur ces commandes. Ce marché additionnel, sécurisé, n'impactera pas, ou seulement de manière marginale, le marché classique de véhicules neufs.

Le leasing social est une opportunité industrielle ouverte à tous les constructeurs sur le territoire, l'Etat aura tout intérêt à soutenir une activité industrielle porteuse d'emplois en négociant avec les sites industriels français et les équipementiers européens.

Le leasing social doit cesser d'être perçu par les constructeurs, comme le risque d'un détournement de leurs capacités de production vers des véhicules à bas coûts et faibles marges. Au contraire, l'enjeu est de construire un marché additionnel et relativement captif et sécurisé, pour apporter enfin une réponse aux besoins en mobilité et ne laisser personne sur le bord de la route en cette période de transition.

Commander des véhicules dédiés, adaptés aux besoins du quotidien

La commande d'État va permettre de cibler des véhicules électriques adaptés aux besoins réels :

- Des modèles du quotidien, de la micro-cars à la voiture familiale ;
- À des prix accessibles ;
- En dimensionnant les batteries au plus juste : 10 kWh pour les micro-cars, 25 kWh pour le segment A, 40 kWh pour le segment B, 60 kWh pour le segment C ;
- En appliquant des critères d'efficacité énergétique (15 kWh / 100 km d'ici 2025 par exemple) ;
- En optimisant le bilan environnemental de la production des véhicules et des batteries, mais également pendant les années d'utilisation et en fin de vie.

Précisons en premier lieu qu'il devra s'agir de modèles dédiés au leasing social, ou de versions décontentées de modèles existants, en priorité des modèles de petite taille (le cœur de l'offre se situe sur le segment A et B), équipés simplement, sobre en matériaux. Nous préconisons de viser également la sobriété des équipements numériques ou électroniques (diffusées en masse dans les modèles actuellement proposés par les constructeurs, ils renchérissent fortement les véhicules tout en les alourdissant et rendant leur réparation et leur fin de vie plus coûteuse et complexe).

Les véhicules du leasing social devront répondre à des exigences de recyclabilité élevée, ceci permettant de baisser les coûts tout au long du cycle de vie, et de garantir la viabilité économique du modèle. C'est aussi un moyen de répondre aux attentes de la population. En effet, une partie de la population demeure sceptique vis-à-vis de l'électrique, et souhaite voir renforcer les preuves de ses bénéfices environnementaux.

Toutes ces conditions sont parfaitement envisageables dans la mesure où nous parlons d'une offre et d'un marché parallèle au marché du véhicule électrique actuel, qui s'adresse à des populations très différentes.

L'impact du dispositif ne sera pas nul sur une frange du marché de l'occasion, qui sera à priori celle correspondant aux véhicules de plus de 10 ans notamment. Il se traduira par une baisse probable des prix des véhicules d'occasion anciens, accélérant de fait leur mise à la casse (réduction de l'âge moyen du parc de véhicules thermiques). Les effets environnementaux seront évidemment favorables, mais certains acteurs de la fin de vie (marchands de véhicules d'occasion, démolisseurs commercialisant la pièce d'occasion) pourront en être affectés économiquement. Il est bon de rappeler cependant qu'une certaine détente sur le marché de l'occasion, actuellement cher, peut être perçue comme un élément favorable alors que la majorité des particuliers s'approvisionnent sur ce marché.

Activer les leviers pour des véhicules moins chers que l'offre classique

Il est important pour le succès du dispositif de pouvoir compter sur des véhicules avec un prix de revient et de commercialisation très compétitif par rapport à l'offre actuelle. Dans notre approche et pour les besoins des calculs économiques présentés dans cette note, nous avons estimé qu'une réduction du prix de l'ordre de 30 % du prix des modèles de type segment A, B et C était possible et nécessaire. Cette baisse est réaliste si on envisage d'activer trois leviers sur un nombre limité de modèles :

- **Un équipement simplifié**, pour répondre aux besoins essentiels. Le cœur du marché est un niveau d'équipement et de prestations "E2"¹⁴. Pour le leasing social, nous assumons ici une version E0 minimaliste, permettant de réduire significativement les prix des modèles dédiés au leasing social.
- **L'absence de coûts de publicité et la forte réduction des coûts de distribution**, dans le cadre d'un marché semi-captif justifie une remise de 10 % sur le prix catalogue.
- Enfin, nous assumons de miser sur une **baisse progressive de coûts supplémentaire de l'ordre de 10%**, cohérente avec l'évolution du marché automobile et les tendances à l'évolution de la productivité.

Ces différents leviers peuvent permettre de réelles baisses de coûts. La baisse de prix ne résulte donc pas directement de la contraction de la marge des constructeurs. Le modèle économique doit garantir une rentabilité suffisante du dispositif pour être pérenne et intéresser les acteurs économiques, à entrer et à rester dans le dispositif. Un niveau de marge suffisant est maintenu dans le modèle proposé.

Nous sommes en effet conscients que la désaffection actuelle des constructeurs des petits segments et les délocalisations historiques de ces productions hors Europe résultent de la faiblesse des marges réalisées sur ces véhicules. Nous considérons que le "contrat de filière", en intégrant les critères

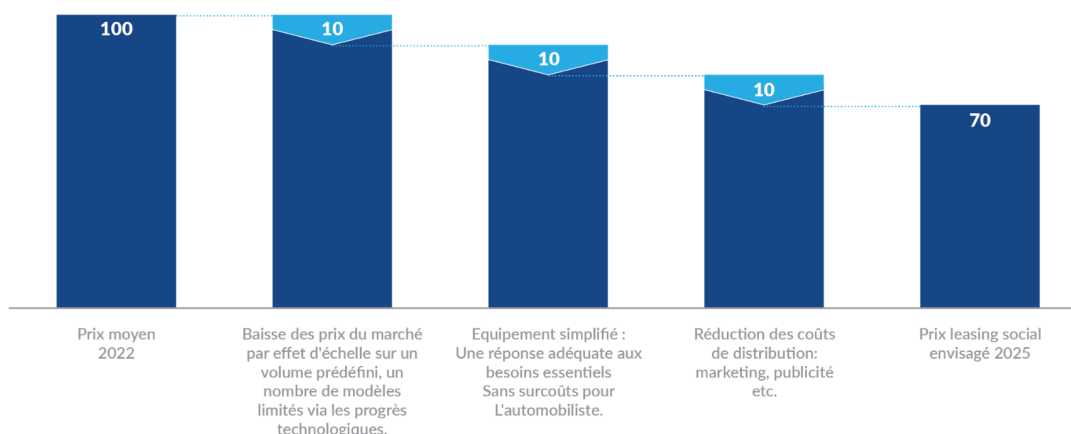
¹⁴ E2 et E0 désignent le niveau d'équipement du véhicule classé de E1 à E5, E1 étant le début de gamme.

environnementaux précités et les conditions d'équipement, peut permettre de répondre à la demande, aujourd'hui insatisfaite. Cela passe par l'intégration de marges acceptables et raisonnables pour tous les acteurs du dispositifs dont les constructeurs.



Trois leviers pour réduire de 30% le prix des véhicules en leasing social

Prix envisagé pour les VE du leasing social en 2025 (base 100 = prix moyen 2022)



Source: analyse C-Wavs



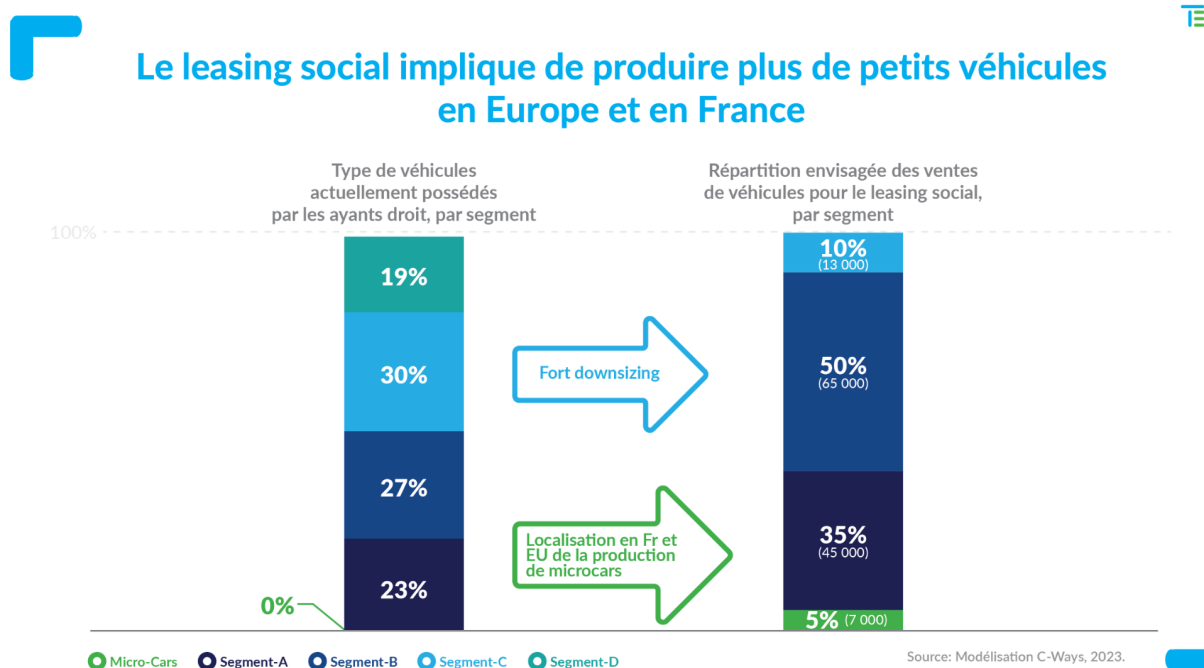
Faire du leasing un levier de politique industrielle, en France et en Europe

Au lancement du programme, le leasing social représente pour les constructeurs la promesse de volumes additionnels sur un programme véhicule existant (déjà développé par un constructeur) et originellement destiné au seul marché classique. Le leasing social permettra alors d'amortir les investissements en termes d'ingénierie et de process industriels en augmentant les volumes produits (entre 15 et 30 % de volumes additionnels sur un programme véhicule donné).

A moyen terme, le contrat avec les constructeurs se traduira par une orientation de la production industrielle française ou européenne. En effet, le leasing est un des leviers pour produire plus de petits véhicules que ce qui est prévu aujourd'hui. Actuellement, les stratégies des constructeurs sont axées sur la production des véhicules de segments B, et surtout de segments C en France. Si l'on exclue la Smart ForTwo, qui sera intégralement produite en Chine à horizon 2024, aucun véhicule électrique de segment A ne sera produit en France à horizon 2028¹⁵. Le leasing social parce qu'il devra pouvoir compter sur une

¹⁵ Source : Syndex pour T&E.

offre en segment A et en micro-cars, est un levier pour initier de nouveaux projets industriels portés sur des segments A, B et micro-cars.



D'après nos analyses, en considérant les bénéficiaires potentiels, les véhicules en leasing social pourraient représenter jusqu'à 900 000 véhicules électriques en plus d'ici 2030, soit jusqu'à 15 % des véhicules électriques en circulation en 2030. Si les constructeurs choisissent de ne pas augmenter leur production en substituant ces véhicules à leur production initiale, alors le dispositif risque de ne pas augmenter le nombre de véhicules électriques sur le marché. Cette probabilité est selon nos estimations relativement faible, l'offre classique assurant a priori des marges plus importantes aux constructeurs, et étant ouverte sur une gamme plus large de segments. Néanmoins, le contrat devra engager les constructeurs sur une production additionnelle selon les termes décrits plus haut dans une logique de contrat de filière.

Pour que le leasing social soit une opportunité pour la filière, il est nécessaire de mobiliser les leviers de la politique industrielle. Fiscalité et conditionnalité sur les investissements seront des outils complémentaires à la subvention initiale décrite plus haut¹⁶.

Il pourrait être objecté que la mesure politique du leasing social, avec la subvention qui l'accompagne, est temporaire. Même si nous la concevons, dans notre modèle, sur une dizaine d'années. Les constructeurs,

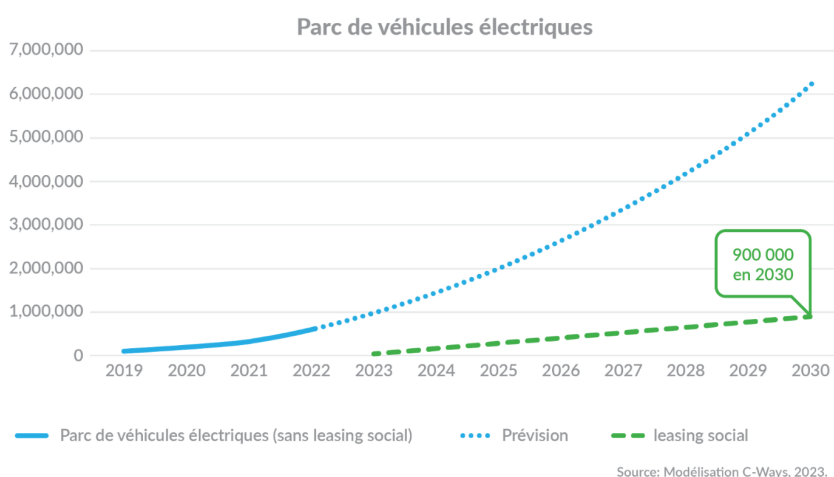
¹⁶ Les outils complémentaires, tels que la fiscalité et la conditionnalité des aides ne sont pas décrits ici mais devront faire l'objet d'une réflexion cohérente avec la mise en place du leasing social.

lorsqu'ils s'engagent sur un modèle de véhicules, résonnent sur des périodes plus longues. L'erreur serait en effet de créer un marché sous perfusion. Il faut donc concevoir le leasing comme une étape, un soutien à la localisation en France de projets innovants qui doivent trouver leur modèle économique pour trouver demain leur marché en France et en Europe. L'avenir de l'automobile est dans la sobriété.

Enfin, le leasing social gagnera à être étendu progressivement dans les autres pays de l'Union européenne. D'une part c'est un dispositif d'aides aux ménages qui pourra être soutenu financièrement par des fonds européens, via le fonds social pour le climat. D'autre part, élargi à plusieurs pays, il crée une opportunité pour les États de renforcer leur politique industrielle : il permettra de soutenir la production de véhicules réellement plus sobres dans les pays d'Europe et d'accélérer ainsi la mue tant attendue du secteur. A l'échelle européenne, le leasing social peut apporter une réponse structurelle au problème de la précarité de la mobilité.



Le leasing social pourrait représenter jusqu'à 15% des voitures électriques en circulation 2030



Cette dynamique industrielle est la condition pour permettre une réduction des prix et des modèles adaptés aux besoins. Mais il faut aller plus loin et envisager l'ensemble du cycle de vie du véhicule : fabrication, usage et fin de vie. Le leasing peut également soutenir une dynamique positive dans la filière du recyclage des véhicules et des batteries.

Proposition 4 : Contractualiser avec les services d'entretien et de réparation pour mutualiser les risques.

Pour minimiser le risque financier lié à l'entretien mais surtout aux réparations éventuelles, nous proposons d'intégrer un forfait entretien et réparation dans le loyer mensuel, estimé à 30 euros par mois. Ce forfait permettra de mutualiser les coûts et de sécuriser le dispositif. Si l'entretien est prévisible, les besoins de réparation ne le sont pas. Cela implique de passer un contrat avec un ou plusieurs acteurs du secteur. Pour aller plus loin, nous proposons que le leasing social engage les bénéficiaires de manière concrète dans l'entretien du véhicule, via une formation et un suivi renforcé de l'état du véhicule.

L'entretien-réparation représente une part significative du coût total de possession d'un véhicule. La réparation n'est pas prévisible et peut constituer un risque financier significatif pour les plus modestes. C'est pourquoi nous proposons d'inclure un forfait entretien-réparation dans le loyer mensuel. Nous l'avons ici estimé à 30 euros. Ce forfait permettra de mutualiser les coûts et de sécuriser les bénéficiaires par rapport à d'éventuels frais de réparation importants. Cela implique de passer contrat avec un ou plusieurs acteur(s) de la réparation, qui soient implantés sur le territoire et disposent de relais suffisants pour être accessibles à tous les bénéficiaires.

Le contrat avec les acteurs de l'entretien-réparation s'appuiera sur les volumes pour des conditions de maintenance/réparation du parc qui soient intéressantes du point de vue économique. Mais c'est également un moyen de soutenir des exigences environnementales, et notamment le réemploi de pièces détachées. L'enjeu est de tirer profit d'une flotte à faible diversité et complexité pour mettre en place des canaux de réparations/ approvisionnements de pièces au maximum issue de l'économie circulaire pour la réparation, la maintenance et la remise en état des véhicules. C'est d'ailleurs là un gage de contrôle des coûts du dispositif.

En contrepartie, il sera important d'encourager fortement les locataires/ménages au maintien du véhicule en bon état. Pour cela différentes solutions peuvent être imaginées et combinées :

1. Une formation obligatoire à l'entretien du véhicule lors de la prise en main.
2. Un contrôle technique/révision entretien annuel obligatoire, celui-ci pourra être simplifié par rapport au contrôle technique existant (obligatoire seulement après 4 ans de mise en circulation). Il a vocation à contrôler l'état de la voiture et à faciliter le suivi du parc en leasing social. Un mauvais usage ou une dégradation excessive du véhicule observé lors de la visite annuelle sera un motif d'exclusion du ménage du dispositif (ces règles sont à expliquer dès la prise en main du véhicule par le ménage éligible).

3. Un tarif dégressif des mensualités si le véhicule est conservé plus de 3 ans dans des conditions d'entretien prédéfinies.
4. La possibilité d'un rachat du véhicule à des conditions prédéfinies en fonction de l'âge au bout de 5 ou 6 ans qui pourront faire l'objet d'un prêt à taux zéro (PTZ).

Proposition 5 : Conditionner les aides à la filière à l'application des principes de l'économie circulaire

Le cycle de vie des véhicules en leasing social devra être exemplaire : réduction de l'empreinte carbone et de la consommation de matières à la production; entretien réparation misant prioritairement sur la filière du réemploi; recyclage maximal en fin de vie, pour le véhicule et la batterie.

Il est essentiel que la production des véhicules dédiés au leasing social, leur entretien-réparation, et la gestion de leur fin de vie soient exemplaires, d'un point de vue social et environnemental. Le leasing social doit être envisagé et construit au maximum en boucle fermée, afin d'optimiser les coûts, et de réduire l'empreinte environnementale.

- **Concernant la production de véhicules dédiés au leasing social**, le contrat de filière permettra de négocier avec les constructeurs l'optimisation du bilan environnemental :
 - usage de matériaux recyclés pour les véhicules (plastiques, textiles, pièces de carrosserie, accessoires etc.).
 - performance environnementale maximale des batteries (efficacité énergétique et empreinte carbone).
- **L'entretien et la réparation** devront miser sur un réseau dense d'intervenants d'une part, et sur le réemploi de pièces détachées afin d'optimiser les coûts et de réduire l'impact environnemental. L'approvisionnement en pièces de réparation/réemploi/remise en état à des prix préférentiels avec marges raisonnables sera intéressant pour le constructeur du fait de la faible diversité pour des volumes significatifs à l'échelle d'un pays.
- **La récupération des véhicules** et des batteries en fin de vie ou qui sortent prématurément du dispositif (panne batterie nécessitant remplacement, accidents...) devra être organisée de façon à créer des opportunités pour la réparation/entretien/remise en état des véhicules du parc de véhicules en leasing social.

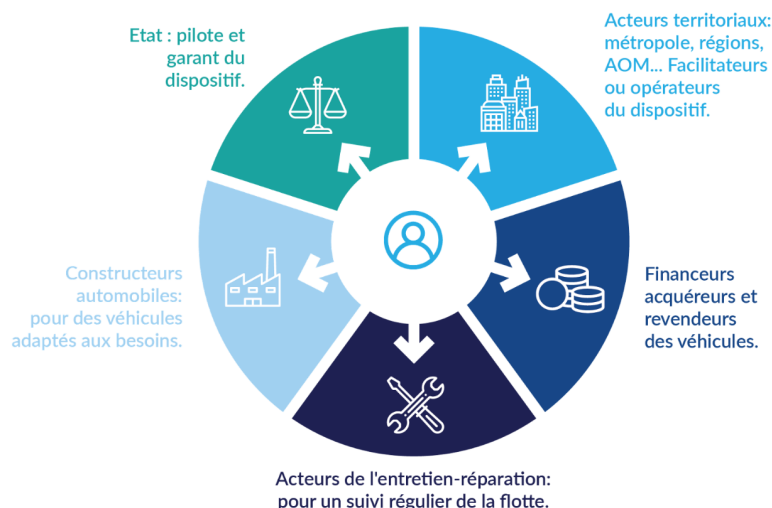
Cette exemplarité est un levier pour l'économie circulaire et la création d'activité dans les territoires, grâce à des emplois localisés et qualifiés.

Enjeu 3 : Mettre en place une gouvernance partagée

Le troisième enjeu identifié est celui de la gouvernance. Si le rôle de l'État est central, la mise en place d'un dispositif de leasing social ambitieux nécessite de mobiliser un large écosystème (proposition 6), financeurs, acteurs territoriaux, relais sociaux, acteurs de l'industrie. C'est en engageant les acteurs sur des objectifs partagés que le dispositif pourra évoluer et s'adapter aux contraintes et garantir son efficacité. Les collectivités ont un rôle particulier à jouer pour diffuser le dispositif largement (proposition 7). Enfin, un dispositif de leasing social, innovant et complexe, exige la mise en place d'un suivi-évaluation transparent (proposition 8).



Mettre en place une gouvernance partagée



Proposition 6 : Mobiliser, autour de l'État, les acteurs territoriaux, économiques et sociaux

Si le rôle de l'État est central, la mise en place d'un dispositif de leasing social ambitieux nécessite de mobiliser un large écosystème, financeurs, acteurs territoriaux, relais sociaux, acteurs de l'industrie. C'est en engageant les acteurs sur des objectifs partagés que le dispositif pourra évoluer et s'adapter aux contraintes et garantir son efficacité.

L'État, garant et tour de contrôle

Le rôle de l'État est essentiel. Son rôle comprend notamment :

- La mise en place du dispositif : fixer les règles du dispositif et est garant de la pérennité de son fonctionnement.
- La garantie des non-paiements. Il s'agit de couvrir les loyers mensuels manquants en cas de défaut de paiement et jusqu'à ce que le véhicule soit récupéré, remis en état pour être passé à un nouveau ménage candidat. Nous avons estimé que la garantie des loyers coûterait à l'État 70 millions d'euros en année pleine.
- La négociation avec les constructeurs d'un contrat de filière visant à faire émerger une offre de véhicules compatibles avec le leasing social, c'est-à-dire à un prix abordable. Il mobilise dans ce cadre les outils de la politique industrielle (voir partie 3).
- La validation de schémas de financement compatibles avec le leasing social de la part des organismes de crédit. On peut imaginer notamment la mise en place d'une possibilité de rachat du véhicule par le ménage bénéficiaire à la sortie du véhicule du dispositif, grâce au système de prêts à taux zéro.
- Le versement de l'aide directe par véhicule aux opérateurs/financeurs.
- Le suivi et l'évaluation du dispositif de manière transparente.
- Si nécessaire, l'organisation du recueil et de la sélection des dossiers des ayants-droits grâce à un guichet unique. Cette mission pourra aussi être déléguée à un acteur territorial. Le guichet unique répond à un besoin de mise à disposition de l'information.

La nécessité de confier la gestion du dispositif à un opérateur central

Si l'État a un rôle central à jouer, il ne pourra pas à lui seul mettre en place le leasing social.

Ce dispositif implique une diversité de savoirs-faires et compétences, à la fois industriels, financiers, sociaux, et de pilotage et de négociation. A partir de là, le leasing social devra impliquer une pluralité d'acteurs : nationaux et locaux, privés et publics. Il est dans tous les cas nécessaire de mettre en place une gouvernance du dispositif impliquant les différentes parties prenantes.

Un opérateur retenu devra être en mesure de contractualiser avec les acteurs économiques et de gérer le dispositif. Nous avons notamment identifié trois types d'opérateurs pouvant prendre le relais de l'État pour la mise en œuvre concrète du dispositif.

- **Les acteurs traditionnels du leasing ou du financement** (Loueurs LLD ou LOA - banques de financement) qui souhaitent élargir leur portefeuille d'activité et de clients avec un business additionnel à visée sociale.

Les financeurs (de type banques ou sociétés de leasing) sont en effet indispensables dans le dispositif. Ils pourront apporter des solutions de financement aux opérateurs territoriaux ou aux organisations de services sociaux. Il est important qu'ils s'engagent sur un taux d'intérêt bonifié grâce à la garantie d'État et proposent un loyer compétitif. Le principe de leur implication est le suivant : l'achat direct ou le financement de l'achat par un opérateur distinct des véhicules aux constructeurs. L'opérateur financera ensuite toutes les opérations associées à l'entretien-réparation, en contrepartie des aides de l'État et des métropoles pour les véhicules neufs et de la perception des loyers.

En s'engageant à conserver les véhicules au sein du dispositif pendant 10 ans, le cas échéant avec plusieurs locataires successifs (location 2 à 10 ans), les opérateurs bénéficieront du montant de la revente du véhicule au bout de 10 ans et de sa valeur résiduelle (ce point peut faire l'objet d'une négociation avec l'organisme financeur si il est distinct de l'opérateur). Les financeurs pourront prendre directement le rôle d'opérateur. Néanmoins, cette option se heurte à deux obstacles majeurs. Le premier est la forte dimension sociale du dispositif, le second est la nécessité d'être ancré localement, à proximité des bénéficiaires, ce qui ne correspond pas au profil type des financeurs.

- **Deuxième type d'opérateur possible, un organisme para-public à mission sociale (ou non), existant ou à créer**, qui servirait d'opérateur du dispositif en mettant à disposition à la fois ses capacités financières, de financement ou d'accès à des populations cibles. Nous attirons l'attention sur la nécessité pour l'opérateur d'être "agile", capable de s'adapter aux contraintes, de faire évoluer le dispositif et de garantir son efficacité économique sur la durée.

- Enfin, troisième option, confier la mise en œuvre du dispositif aux **acteurs territoriaux**. collectivités locales, Régions ou Métropoles, en lien ou non avec des organismes sociaux associatifs ou municipaux, ou encore avec des acteurs du transports locaux privés ou publics : les compétences de ces acteurs sont clés pour apporter leur connaissance des réalités terrains et leurs capacités d’intermédiation auprès des populations cibles.

Proposition 7 : Impliquer les collectivités locales comme facilitateurs ou opérateurs du dispositif

Les collectivités ont un rôle à jouer pour diffuser le dispositif largement. Elles sont bien placées pour identifier les besoins et les bénéficiaires. Elles pourront agir en tant qu’autorité organisatrice de la mobilité ou s’appuyer sur les acteurs locaux, plateforme mobilité par exemple. Leur implication est essentielle pour assurer un suivi et une évaluation transparente et favoriser l’évolution du dispositif au plus près des besoins.

Nous avons évoqué plus haut (partie 2) la possibilité pour les collectivités de compléter le financement du leasing social en cohérence avec les aides existantes. Elles peuvent jouer à ce titre un rôle majeur.

Une autre possibilité, pour aller plus loin, est que les collectivités se positionnent comme opérateurs. Elles mettront alors à disposition les véhicules auprès des ayants droits selon les critères qu’elles choisissent et en étant partie prenantes de la gestion du parc. Notre proposition reste à préciser. Les compétences des collectivités ont été élargies via la Loi d’orientation des Mobilités en 2019. Néanmoins, la prise de compétence n’est pas homogène sur les territoires, relevant soit des intercommunalités, soit des Régions. La mise en place d’un dispositif tel que le leasing social nécessite sans doute une certaine homogénéité sur le territoire (en partenariat avec des associations à visée sociale ou en impliquant ses propres initiatives et services sociaux).

Ce schéma des “collectivités opérateurs” présenterait l’avantage d’une intermédiation probablement plus efficace pour un ciblage et un taux de recours plus performant. Au-delà du guichet unique d’information, il est essentiel d’aller chercher les bénéficiaires par les canaux qui les connaissent au mieux, en qui les bénéficiaires peuvent avoir confiance. Les collectivités et les acteurs territoriaux sont ceux qui, en effet, connaissent le mieux les besoins des populations modestes et vulnérables. On peut citer ici le Département ou les plateformes mobilité parmi d’autres dans l’accompagnement des plus vulnérables. A noter, pour les classes moyennes, les enseignements de la mise en place des dispositifs d’aide à la rénovation énergétique seront utiles : ils indiquent que pour ces populations les banques commerciales peuvent être l’interlocuteur le plus efficace.

Proposition 8 : Mettre en place un dispositif de suivi-évaluation transparent

Le leasing social est un dispositif nouveau, qui implique de nombreux acteurs, et qui sera mis en place progressivement, avec la possibilité d'évoluer dans les produits proposés. Il pourra être porté plus largement au niveau européen. Il est dès lors essentiel de mettre en place un dispositif de suivi-évaluation transparent. Il s'agit là d'une exigence démocratique.

La mise en place d'un dispositif encore inexpérimenté et nécessitant un engagement de l'État pour plusieurs années nécessite un suivi évaluation transparent et partagé. Les collectivités ont toute légitimité à participer à ce suivi à partir du moment où elles sont impliquées dans sa mise en œuvre.

L'évaluation doit permettre de faire un bilan précis et transparent du mécanisme, partagé par les acteurs impliqués. Sur la base d'un bilan des véhicules, des bénéficiaires, il doit permettre de faire évoluer le dispositif pour garantir son maintien et son efficacité dans le temps :

- En définissant chaque année un nombre de véhicules à mettre en circulation.
- Faire évoluer les véhicules, les modèles choisis.
- Faire évoluer les conditions de contrat si besoin.
- Faire évoluer les sources de financement.
- Impliquer de nouveaux partenaires.

La création d'un poste de coordinateur du leasing social, rattaché à Matignon voire au Secrétariat général à la planification écologique, est une des options pour garantir le suivi de ce dispositif. Il devra être en capacité de faire le lien en interministériel, pour la gestion du dispositif de leasing. De fait, le leasing social va nécessiter la création au moins d'une cellule dédiée pour l'instruction des dossiers. Ce poste devrait être rattaché aux instances représentatives du secteur automobile et membre à part entière du Conseil stratégique de filière.

Conclusion

L'annonce par le gouvernement de la mise en place d'un leasing social de voitures électriques a ouvert un large champ de réflexion. Cette proposition porte en elle de puissantes opportunités, sociales, économiques, industrielles, environnementales. C'est un moyen concret de lutter contre la précarité mobilité, au-delà des clivages classiques entre ceux qui dépendent de l'automobile et les autres. C'est une opportunité pour l'industrie d'accélérer la mue du secteur automobile vers des véhicules beaucoup plus sobres. C'est une politique de mise en cohérence des objectifs sociaux, économiques et industriels.

A condition d'être ambitieux dans la concrétisation de la promesse.

Further information

Marie Chéron

Responsable des politiques Véhicules
Transport & Environment - Bureau France
marie.cheron@transportenvironment.org
Mobile: +33 (0)6 81 64 33 92

Jean-Philippe Hermine

Coordinateur initiative Mobilités en Transition
Iddri Institut Du Développement Durable et Relations internationales
Jeanphilippe.hermine@sciencespo.fr
Mobile: +33 (0)6 07 05 30 19